

Aktenzeichen:

1 S 64/24

3a C 319/23 AG Daun



Landgericht Trier

IM NAMEN DES VOLKES

Urteil

In dem Rechtsstreit



- Kläger und Berufungskläger -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Gansel Rechtsanwalts-Aktiengesellschaft, Wallstraße 59, 10179 Berlin

gegen

Skoda Auto a.S., vertreten durch d. Vorstandsvorsitzenden Klaus Zellmer, Tf. Václava Klementa 869, 293 01 Mladá Boleslav, Tschechische Republik

- Beklagte und Berufungsbeklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte Klinge | Hess PartmbB, Rheinstraße 2a, 56068 Koblenz

wegen Schadensersatz

hat die 1. Zivilkammer des Landgerichts Trier durch den Präsidenten des Landgerichts Dr. Grüter, die Richterin am Landgericht Zimmer und den Richter am Landgericht Vocke am 07.03.2025 auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 14.02.2025 für Recht erkannt:

1. Auf die Berufung des Klägers wird unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels das Urteil des Amtsgerichts Daun vom 17.07.2024 abgeändert und wie folgt insgesamt neu gefasst:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger einen Betrag in Höhe von 1.831,00 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 02.11.2023

zu zahlen.

Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den ihm angefallenen außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 280,60 € freizustellen.

Die weitergehende Klage wird abgewiesen.

2. Die Kosten des gesamten Rechtsstreits tragen der Kläger zu 1/3 und die Beklagte zu 2/3
3. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Gründe:

I.

Der Kläger nimmt die Beklagte als Fahrzeugherstellerin wegen der behaupteten Verwendung unzulässiger Abschalteinrichtungen für die Abgasreinigung auf Schadensersatz in Anspruch.

Am 11.12.2019 erwarb der Kläger das streitgegenständliche Fahrzeug Skoda Octavia 1,6 I TDI, 85 kW, Erstzulassung 01.03.2018 (FIN: [REDACTED]) bei einem Kilometerstand von 17.000 km zu einem Preis von 18.310,00 € von einem nicht am Rechtsstreit beteiligten Dritten.

Das Fahrzeug ist mit einem von der Beklagten entwickelten Dieselmotor vom Typ EA288 mit Euro 6-Einstufung ausgestattet, bei dem zur Reduzierung der NOx-Rohemissionen neben der Verwendung eines Dieselpartikelfilters (DPF) eine Abgasrückführungstechnik (AGR) zum Einsatz kommt. Die AGR-Rate wird als Teil der allgemeinen Motorsteuerung in Abhängigkeit unterschiedlicher Parameter, wie z.B. Last, Drehzahl, Umgebungsdruck, Umgebungslufttemperatur, Motortemperatur u.a. eingestellt. Anhand weiterer Temperaturgrößen, die an im Motorraum bzw. Fahrzeugantriebsystem verbauten Temperatursensoren gemessen werden, kann es faktisch auch bei Umgebungstemperaturen oberhalb von -24 und unterhalb von +70 Grad Celsius mittelbar zu einer Korrektur der AGR-Rate kommen.

Das Kraftfahrtbundesamt hat keine Nebenbestimmungen zu der Typengenehmigung des Fahrzeugs getroffen und keinen Rückruf angeordnet.

Am 31.08.2023 verkaufte der Kläger das Fahrzeug bei einem Kilometerstand von 73.983 km zu einem Preis von 12.000,00 € weiter. Mit Schreiben seiner nunmehrigen Prozessbevollmächtigten vom 17.08.2023 forderte der Kläger die Beklagte zur Zahlung eines Betrags von 2.746,50 € bin-

nen 14 Tagen auf.

Der Kläger hat erstinstanzlich vorgetragen, das Fahrzeug entspreche nicht der Richtlinie 2007/46/EG. In ihm kämen unzulässige Abschaltanlagen in Form einer sogenannten Fahrkurvenerkennung bzw. eines sogenannten Thermofensters zum Einsatz. Das Thermofenster führe der Sache nach dazu, dass die Abgasreinigung nur im Bereich + 20 Grad bis + 30 Grad funktioniere. Dies bedeute, dass die Abgasrückführung nicht in allen innerhalb Europas üblicherweise herrschenden Temperaturbereichen zu 100 % aktiv sei, sodass von einer unzulässigen Abschaltanlage auszugehen sei.

Das Amtsgericht hat die Klage mit Urteil vom 17.07.2024 abgewiesen. Hinsichtlich des weiteren erstinstanzlichen Vortrags und der erstinstanzlichen Anträge der Parteien sowie der Begründung für die Klageabweisung wird auf den Tatbestand und die Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils Bezug genommen (§ 540 Abs. 1 Nr. 1 ZPO).

Gegen dieses Urteil richtet sich die Berufung des Klägers.

Der Kläger hält daran fest, dass in dem streitgegenständlichen Fahrzeug mehrere unzulässige Abschaltanlagen implementiert seien. Er macht geltend, das Erstgericht habe die Substantiierungsanforderungen hinsichtlich der Behauptung der Verwendung unzulässiger Abschaltanlagen rechtsfehlerhaft überspannt und sei infolgedessen unter Verstoß gegen Art. 103 Abs. 1 GG nicht den Beweisangeboten des Klägers nachgegangen.

Der Kläger beantragt unter Abänderung des erstinstanzlichen Urteils wie folgt zu erkennen:

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger einen Entschädigungsbetrag bezüglich des Fahrzeugs der Marke Skoda mit der Fahrzeugidentifikationsnummer [REDACTED] zu zahlen, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt wird, der jedoch mindestens EUR 2746,50 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit betragen muss.
2. Die Beklagte wird verurteilt, den Kläger von den durch die Beauftragung der Prozessbevollmächtigten des Klägers entstandenen Kosten der außergerichtlichen 420,07 freizustellen.

Hilfsweise,

das Verfahren gemäß § 148 ZPO analog auszusetzen und das Verfahren erst wieder aufzunehmen, nachdem die im Beschluss des LG Ravensburg vom 27. Oktober 2023 ge-

stellten Fragen durch den Europäischen Gerichtshof (EuGH), Az. C-666/23 bis C-668/23 beantwortet worden sind.

Die Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Sie verteidigt das angefochtene Urteil mit näheren Ausführungen.

II.

Die Berufung ist zulässig und in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang auch begründet.

1.

Der Kläger hat zunächst gegen die Beklagte weder einen Anspruch aus § 826 BGB i.V.m. § 31 BGB (analog) wegen sittenwidriger vorsätzlicher Schädigung noch einen Anspruch aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 263 Abs. 1 StGB, § 31 BGB.

Insoweit nimmt die Kammer Bezug auf die zutreffenden Ausführungen des Erstgerichts unter Zif. I. 1. und 2. (Seiten 3 - 10) des Urteils vom 17.07.2024, die im Einklang mit der höchstrichterlichen Rechtsprechung stehen und die sich die Kammer zu eigen macht.

2.

Dem Kläger steht jedoch gegen die Beklagte ein Anspruch auf den sog. Differenzschaden in Höhe von 1.831,00 € (10% des Kaufpreises) zu (§ 823 Abs. 2 BGB i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV).

a)

Dem Erwerber eines – neuen oder gebrauchten – Kraftfahrzeugs kann ein Schadensersatzanspruch gemäß § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV gegen den Fahrzeughersteller zustehen, wenn dieser zumindest in fahrlässiger Verkennung der Rechtslage eine unzulässige Abschaltvorrichtung verwendet und daher eine insoweit unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt hat (BGH, Urteil vom 26. Juni 2003 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 28 ff.).

Voraussetzung einer Haftung nach § 823 Abs. 2 i.V.m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EGFGV ist, dass das Vertrauen des Käufers auf die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit allen maßgebenden Rechtsakten beim Fahrzeugkauf (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 19, 24) mit Blick auf eine in zumindest fahrlässiger Verkennung der Rechtslage verwendete unzulässige Abschaltvorrichtung und daher unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung enttäuscht wurde (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 34).

Eine Übereinstimmungsbescheinigung ist unzutreffend, wenn das betreffende Kraftfahrzeug mit einer gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgerüstet ist, weil die Bescheinigung dann eine tatsächlich nicht gegebene Übereinstimmung des konkreten Fahrzeugs mit Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 aufweist. Auf den Inhalt der zugrundeliegenden Typgenehmigung kommt es dabei nicht an. Die Übereinstimmungsbescheinigung weist nach der verbindlichen Auslegung des Unionsrechts durch den Europäischen Gerichtshof nicht nur die Übereinstimmung des konkreten Fahrzeugs mit dem genehmigten Typ aus, sondern auch die Übereinstimmung des konkreten Kraftfahrzeugs mit allen Rechtsakten, also auch mit Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Die Übereinstimmungsbescheinigung verweist nach ihrem gesetzlichen Inhalt auch auf materielle Voraussetzungen, die im Fall einer unzulässigen Abschaltvorrichtung nicht vorliegen (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO Rn. 34).

b)

Die Beklagte hat eine unzutreffende Übereinstimmungsbescheinigung erteilt, indem sie das Fahrzeug mit einer gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestattet hat.

(1)

Eine Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 liegt dann vor, wenn die betreffende Technik die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems so beeinflusst, dass die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen verringert wird, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind. Mithin ist die Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems bei üblichen Bedingungen Voraussetzung einer Abschaltvorrichtung. Der Begriff des „normalen Fahrzeugbetriebs“ verweist dabei nicht auf Prüfstandsbedingungen, sondern auf die Verwendung dieses Fahrzeugs unter tatsächlichen Fahrbedingungen, wie sie im Unionsgebiet üblich sind (EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C-128/20, juris Rn. 40 mwN).

Nach allgemeinen Regeln trifft die Darlegungs- und Beweislast für das Vorliegen einer Abschalt-einrichtung als solcher im Sinne der Art. 3 Nr. 10, Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 den jeweiligen Kläger als Anspruchsteller, weil es sich um einen anspruchsbegründenden Umstand handelt. Der Kläger muss Tatsachen vortragen, die in Verbindung mit Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 geeignet und erforderlich sind, den geltend gemachten Schadensersatzanspruch zu rechtfertigen, ohne allerdings seinen Tatsachenvortrag durch die Angaben weiterer Einzelheiten substantiieren zu müssen. Die Anforderungen an den Tatsachenvortrag dürfen dabei nicht überspannt werden. Der Kläger darf aber nicht willkürlich, aufs Geratewohl und ohne greifbare Anhaltspunkte Behauptungen aufstellen (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, aaO Rn. 53 mwN).

Der Beklagten als Anspruchsgegnerin obliegt dagegen die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass eine festgestellte Abschalt-einrichtung zulässig ist. Das ergibt sich aus dem Regel-Ausnahme-Verhältnis des Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, weil die Verwendung einer Abschalt-einrichtung nach Art. 5 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 grundsätzlich unzulässig ist und nur unter den besonderen Voraussetzungen des Art. 5 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ausnahmsweise zulässig ist (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, aaO Rn. 54).

(2)

Gemessen hieran ist die unstreitig werkseitig implementierte allgemeine Motorsteuerung zur Regelung – Reduzierung – der Abgasrückführungsrate (AGR-Rate) in Abhängigkeit von mehreren Parametern – vorliegend insbesondere der Umgebungstemperatur (als sog. Thermofenster bezeichnet) – als unzulässige Abschalt-einrichtung einzustufen. Eine ausnahmsweise Zulässigkeit ist nicht dargetan.

Die Beklagte hat vorgetragen, die Funktionsweise der Abgasrückführung sei insgesamt hochkomplex, weil die AGR-Rate als Teil der allgemeinen Motorsteuerung in einem mehrdimensionalen Vorgang in Abhängigkeit von unterschiedlichen Parametern, wie z.B. Last, Drehzahl, Umgebungsdruck, Umgebungslufttemperatur, Motortemperatur u.a. in Anpassung an die konkrete Fahr-situation eingestellt werde.

(aa)

Die hier im Fahrzeug aktive Software für die allgemeine Motorsteuerung stellt jedenfalls insoweit

nach Maßgabe des Vorstehenden eine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 dar, als sie in Abhängigkeit von der Lufttemperatur auf die Funktion des Emissionskontrollsystems einwirkt und dessen Wirksamkeit verringert.

Die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems wird auch unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb zu erwarten sind, verringert. Zwar hat die Beklagte sich darauf berufen, dass die umgebungstemperaturabhängige Reduzierung der AGR-Rate schon tatbestandlich keine Abschaltvorrichtung darstelle, weil die Abgasrückführung bei einer Außentemperatur zwischen -24 und +70 Grad Celsius zu 100% aktiv sei. Allerdings hat sie selbst weiter vorgetragen, dass Korrekturen der AGR-Rate auch innerhalb dieses Temperaturbereichs und zwar mittelbar erfolgen können, so u.a. in Abhängigkeit von der Kühlmitteltemperatur und/oder anhand weiterer Temperaturgrößen, die an im Motorraum bzw. Fahrzeugantriebssystem verbauten Temperaturgrößen gemessen werden. **Einen bestimmten Temperaturbereich, in dem unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen mittelbaren Korrektur der Abgasrückführungsrate diese immer noch uneingeschränkt 100% beträgt, hat die Beklagte aber nicht dargelegt.** Dabei wird nicht verkannt, dass die Steuerung der AGR-Rate hochkomplex sein mag, von einer Vielzahl von Parametern abhängig und bei der Parametrierung unterschiedliche Betriebssituationen des Fahrzeugs zu berücksichtigen sein mögen. Dies schließt es aber nicht aus festzustellen, bei welcher Umgebungstemperatur konkret eine Abrampung der AGR-Rate stattfindet und dies im vorliegenden Rechtsstreit auch vorzutragen. In Ermangelung dieses konkreten Vortrags der Beklagten ist davon auszugehen, dass eine Abrampung auch unter Bedingungen erfolgt, die bei normalem Fahrzeugbetrieb zu erwarten sind.

Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus den von der Beklagten zitierten Auskünften des KBA (vgl. Anlagenkonvolut B 1 zur erstinstanzlichen Klageerwiderung). Denn aus all diesen Auskünften ergibt sich nicht mit der erforderlichen Deutlichkeit, was das KBA genau untersucht hat. Es wird ihnen auch kein konkreter Temperaturbereich beschrieben, in dem die Abgasrückführung zu 100 % funktioniert.

(bb)

Die verwendete Abschaltvorrichtung ist auch nicht ausnahmsweise zulässig. Zu einer Rechtfertigung der Abschaltvorrichtung nach Art. 5 Abs. 2 Satz 2 lit. a) der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 hat die Beklagte nicht hinreichend vorgetragen. Eine Abschaltvorrichtung ist danach zwar zulässig, wenn sie notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten.

Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs ist eine solche Regelung indes als Ausnahmeregelung eng auszulegen. Nur die unmittelbaren Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen, können die Verwendung einer Abschaltvorrichtung nach Art. 5 Abs. 2 lit. a) der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 rechtfertigen (EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022 – C 134/20, juris, Rn. 63 ff.). Die Beklagte hat zwar dazu vorgetragen, warum außerhalb des weiten Temperaturbereichs von -24 bis +70 Grad Celsius eine Deaktivierung der Abgasrückführung erforderlich ist. Sie trägt indes nicht dazu vor, weshalb es auch innerhalb des Temperaturbereichs notwendig ist, die Abgasrückführungsrate zu vermindern.

(cc)

Das Vorliegen einer weiteren unzulässigen Abschaltvorrichtung in dem streitgegenständlichen Fahrzeug in Form einer sog. Fahrkurvenkennung kann jedoch nicht festgestellt werden, da der Kläger ein solches Vorliegen bereits nicht substantiiert dargelegt hat.

Denn nach der pauschalen Behauptung des Vorliegens in der Klageschrift hat die Beklagte mit der Klageerwiderung und seitdem auch wiederholt das Vorhandensein dieser Abschaltvorrichtung im streitgegenständlichen Fahrzeug detailliert bestritten. Hierbei hat sie sich insbesondere darauf berufen, dass ab KW 22 des Jahres 2016 aufgrund einer unternehmerischen Entscheidung in den neugefertigten bzw. modellgepflegten EA288-Motoren die Fahrkurvenerkennung nicht mehr eingesetzt wurde, mithin also auch nicht im hier streitgegenständlichen Fahrzeug, das am 01.03.2018 erst zugelassen wurde.

Zu diesem konkreten Vortrag hat sich der Kläger weder erst- noch zweitinstanzlich verhalten. Er hat lediglich gelegentlich Rechtsausführungen dazu gemacht, wieso eine als vorhanden vorausgesetzte Fahrkurvenerkennung eine unzulässige Abschaltvorrichtung darstellt.

c)

Der Verstoß der Beklagten gegen § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV durch die Erteilung einer unzutreffenden Übereinstimmungsbescheinigung ist schuldhaft erfolgt.

(1)

Ein Schadensersatzanspruch nach § 823 Abs. 2 BGB setzt ein Verschulden des Schädigers voraus. Für die Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit § 6 Abs. 1, § 27 Abs. 1 EG-FGV

genügt ein fahrlässiger Verstoß (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 37 f). Zwar trifft hinsichtlich des Verschuldens als anspruchsbegründender Voraussetzung gemäß § 823 Abs. 2 BGB gewöhnlich den Anspruchsteller die Darlegungs- und Beweislast. Jedoch muss derjenige, der objektiv ein Schutzgesetz verletzt hat, Umstände darlegen und erforderlichenfalls beweisen, die geeignet sind, die daraus folgende Annahme seines Verschuldens in Form einer Fahrlässigkeit auszuräumen. Insofern besteht eine von der objektiven Schutzgesetzverletzung ausgehende Verschuldensvermutung (vgl. BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO Rn. 59).

(2)

Die Beklagte kann diese Verschuldensvermutung hier nicht durch Verweis auf einen unvermeidbaren Verbotsirrtum widerlegen.

Die Darlegung und erforderlichenfalls der Nachweis eines entsprechenden Rechtsirrtums seitens des Fahrzeugherstellers setzt voraus, dass sich sämtliche seiner verfassungsmäßig berufenen Vertreter im Sinne des § 31 BGB über die Rechtmäßigkeit der vom Käufer dargelegten und erforderlichenfalls nachgewiesenen Abschalteneinrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten im maßgeblichen Zeitpunkt des Kaufs im Irrtum befanden oder im Falle einer Ressortaufteilung den damit verbundenen Pflichten genügten. Der Irrtum muss außerdem die Rechtmäßigkeit der konkreten, in Rede stehenden Abschalteneinrichtung mit allen für die Prüfung nach Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 715/2007 bedeutsamen Einzelheiten betreffen. Nur in Bezug auf einen in diesen Einzelheiten konkret festgestellten Irrtum der maßgebenden Personen kann der Sorgfaltsmaßstab der Fahrlässigkeit sachgerecht geprüft und kann die Unvermeidbarkeit festgestellt werden (BGH, Urteile vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 63 ff.; vom 20. Februar 2024 – VIa ZR 1283/22, juris Rn. 17; vom 12. März 2024 – VIa ZR 635/23, juris Rn. 15).

Diesen strengen Substantiierungsanforderungen genügt das Vorbringen der Beklagten nicht. Sie äußert sich nicht dazu, ob einzelnen oder allen ihren Verantwortungsträgern die hier in Rede stehende Funktion bekannt war und von ihnen für zulässig gehalten wurde.

d)

In der Rechtsfolge steht dem Kläger ein Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens in Höhe von 10 % des Kaufpreises, also 1.831,00 € zu.

(1)

Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs verlangt das Unionsrecht nicht, den Käufer eines mit einer unzulässigen Abschaltseinrichtung versehenen Kraftfahrzeugs so zu stellen, als habe er den Kaufvertrag nicht abgeschlossen, also das Interesse auf Rückabwicklung des Kaufvertrags in den sachlichen Schutzbereich der §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV einzubeziehen, sondern nur den Ersatz des Schadens in Höhe des Betrages, um den der Käufer das Fahrzeug mit Rücksicht auf die mit der unzulässigen Abschaltseinrichtung verbundenen Risiken zu teuer erworben hat (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 22 ff.). Der Differenzschaden ist nach § 287 Abs. 1 ZPO unter Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung zu schätzen. Dabei ist das Schätzungsermessen allerdings nach den Vorgaben des Unionsrechts auf eine Bandbreite zwischen 5 und 15% des gezahlten Kaufpreises rechtlich begrenzt (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 72 ff.).

(2)

Bei der nach § 287 ZPO gebotenen Schätzung des Schadens innerhalb des Rahmens zwischen 5 und 15 % des Kaufpreises sind für die Bestimmung des objektiven Werts des Fahrzeugs im Zeitpunkt des Vertragsschlusses die mit der Verwendung einer unzulässigen Abschaltseinrichtung verbundenen Nachteile, insbesondere das Risiko behördlicher Anordnungen, zu berücksichtigen. Weiter ist der Umfang in Betracht kommender Betriebsbeschränkungen und die Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Beschränkungen mit Rücksicht auf die Einzelfallumstände in den Blick zu nehmen. Maßgebend ist dabei eine auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses bezogene Betrachtung (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21, juris Rn. 76). Über diese originär schadensrechtlichen Gesichtspunkte hinaus sind das Gewicht des der Haftung zugrundeliegenden konkreten Rechtsverstoßes für das unionsrechtliche Ziel der Einhaltung gewisser Emissionsgrenzwerte sowie der Grad des Verschuldens nach Maßgabe der Umstände des zu beurteilenden Einzelfalls zu bewerten, um so dem Gebot einer verhältnismäßigen Sanktionierung auch bezogen auf den zu würdigenden Einzelfall Rechnung zu tragen (BGH, Urteil vom 26. Juni 2023, aaO Rn. 77).

Unter Berücksichtigung dieser Umstände schätzt die Kammer den dem Kläger entstandenen Schaden auf 10 % des Betrags, den der Kläger für das Fahrzeug aufgewendet hat. Zwar ist zu berücksichtigen, dass die allgemeine Motorsteuerung im Zeitpunkt des Vertragsschlusses vom KBA nicht beanstandet wurde und das Risiko behördlicher Anordnungen und der Umfang der in Betracht kommenden Betriebsbeschränkungen vor diesem Hintergrund gering waren. Zudem ist zu berücksichtigen, dass nach dem zu Grunde zu legenden Sachverhalt lediglich statt zwei unzulässigen Abschaltseinrichtungen lediglich eine zum Einsatz kommt. Erschwerend ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Beklagte keine konkreten Angaben zu den Temperaturbereichen macht,

in denen es - jedenfalls mittelbar - zu einer Abrampung kommt. Abschließend war zu berücksichtigen, dass der Kläger mit dem Fahrzeug eine Strecke von 56.983 km (73.983 km bei Verkauf abzüglich 17.000 km bei Erwerb) zurückgelegt hat, ohne dass es zu Betriebseinschränkungen kam. Zudem hat der Kläger das Fahrzeug inzwischen verkauft. Das mit dem Vorhandensein der unzulässigen Abschaltvorrichtung verbundene Risiko, das Fahrzeug nicht weiterveräußern zu können, hat sich mithin nicht verwirklicht.

(3)

Der Anspruch auf Ersatz des Differenzschadens aus § 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 6 Abs. 1, 27 Abs. 1 EG-FGV unterliegt im Ausgangspunkt der Vorteilsausgleichung (BGH, Urteil vom 24. Juli 2023 – VIa ZR 752/22, juris Rn. 12). Nutzungsvorteil und Restwert sind vorteilsausgleichend zu berücksichtigen, soweit sie in der Summe den Kaufpreis abzüglich des Differenzschadens – mithin den tatsächlichen Fahrzeugwert – übersteigen (vgl. BGH, Urteil vom 24. Januar 2022 – VIa ZR 100/21, juris Rn. 22). Ein Fall der (teilweisen) Aufzehrung des Schadens liegt hier nicht vor.

Die Nutzungsentschädigung kann im Wege der Schätzung gemäß § 287 ZPO ermittelt werden, indem der gezahlte Bruttokaufpreis für das Fahrzeug durch die voraussichtliche Restlaufleistung im Erwerbszeitpunkt geteilt und dieser Wert mit den gefahrenen Kilometern multipliziert wird (vgl. BGH, Urteil vom 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19, juris Rn. 80).

Wenn man im Rahmen des nach § 287 ZPO eröffneten Schätzungsermessens bei dem streitgegenständlichen Fahrzeug zugunsten der Beklagten von einer voraussichtlichen Gesamtlaufleistung von 250.000 km zugrundelegt, ergibt sich folgende Berechnung:

Der Kläger hat das Fahrzeug mit einer Laufleistung von 17.000 km zu einem Kaufpreis von 18.310,00 € erworben. Veräußert wurde es bei einem Kilometerstand von 73.983 km zu einem Preis von 12.000,00 EUR. Hieraus errechnet sich eine Nutzungsentschädigung in Höhe von 4.477,93 € für die vom Kläger gefahrenen 56.983 km.

Unter Anrechnung des durch den Verkauf realisierten Restwerts von 12.000,00 € hat der Kläger insgesamt 16.477,93 € und damit weniger als der von ihm ursprünglich aufgewandte Kaufpreis in Höhe von 18.310,00 € erlangt. Eine Vorteilsausgleichung erfolgt somit nicht.

e)

Der Anspruch auf Rechtshängigkeitszinsen ergibt sich aus §§ 288, 291 BGB

2.

Der Kläger kann darüber hinaus von der Beklagten auch die Freistellung von den ihm angefallenen vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten aus einem Gegenstandswert von 1.831,00 € verlangen. Denn es war insoweit ersichtlich zweckmäßig und erforderlich, sich zur Durchsetzung seines Schadensersatzanspruchs gegenüber der Beklagten anwaltlicher Hilfe zu bedienen.

Berechtigt geltend gemacht können mithin eine 1,3 Geschäftsgebühr (215,80 €), die Auslagenpauschale von 20,00 € und die Mehrwertsteuer von 19 % (44,80 €), insgesamt also 280,60 €, werden.

3.

Im Übrigen war die Klage und Berufung unbegründet.

4.

Vor dem Hintergrund des überwiegenden Obsiegens des Klägers war über den nur hilfsweise gestellten Aussetzungsantrag nicht zu entscheiden.

5.

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 92 Abs. 1 S. 1 ZPO.

6.

Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO.

7.

Ein Grund für die Zulassung der Revision (§ 543 Abs. 2 ZPO) besteht nicht, weil die im vorliegenden Fall maßgeblichen Haftungsgrundsätze durch die höchstrichterliche Rechtsprechung geklärt sind.

Dr. Grüter
Präsident
des Landgerichts

Zimmer
Richterin
am Landgericht

Vocke
Richter
am Landgericht

Landgericht Trier
1 S 64/24

Verkündet am 07.03.2025

■ Justizbeschäftigte
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Beglaubigt:

(Dienstsiegel)

(■) Justizbeschäftigte
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle